

УДК 354:656.078

Ільченко Д. А.

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

У статті досліджено функції державного регулювання системою пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Сформовано систему державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом країни. Розроблено механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу в національному макроекономічному середовищі.

Ключові слова: державне регулювання, пасажирський автомобільний транспортний комплекс, національна економіка, внутрішнє та зовнішнє середовище.

Проблема дослідження. Відсутність методичного інструментарію в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Деякі теоретичні аспекти ефективного функціонування транспортного комплексу України досліджені вітчизняними та зарубіжними вченими. Питання ефективного функціонування сегментів національної економіки досліджувалися у роботах таких відомих вчених, як: О. Балан, М. Дрьомін, Д. Хан., Ю. Сафонов, Є. Рейцен, С. Філіппова й ін. Праці науковців спрямовані на дослідження теоретичних та практичних аспектів системи ефективного функціонування сегментів національної економіки.

Невирішені частини загальної проблеми. Відсутній механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу в трансформаційних умовах.

Мета статті. Розробка механізму державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу в національному макроекономічному середовищі.

Основні результати дослідження. Передусім необхідно зазначити, що саме держава здатна ефективно сприяти досягненню системного ефекту щодо розвитку транспортного комплексу за умови компетентнісного підходу державно-приватного партнерства.

Крім того, слід підкреслити, що поєднання в сучасних умовах господарювання методів державного впливу на розвиток системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу з дією відповідних ринкових механізмів, можливо завдяки поступовій реалізації економічних реформ, в результаті чого формуються нові ефективні, адаптивні управлінські структури. Але слід підкреслити, що причиною ускладнення сучасного розвитку всіх видів пасажирського транспорту, а також низька ефективність використання існуючих потужностей є організаційна роздробленість транспортної системи та недосконалість окремих сегментів господарського механізму, який функціонує в умовах реформування та трансформації національної економіки держави.

На нашу думку, державне управління розвитком пасажирського автомобільного транспортного комплексу повинно здійснюватися на основі відповідного механізму регулювання, який враховує особливості функціонування даного комплексу на різних рівнях управління в умовах євроінтеграції та глобалізації національної економіки. Виокремлення функцій державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу доповнює механізм управління, акцентуючи увагу на системі органів управління із зазначенням конкретних задач та обов'язків.

Загальні функції державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу представлені на рис. 1.

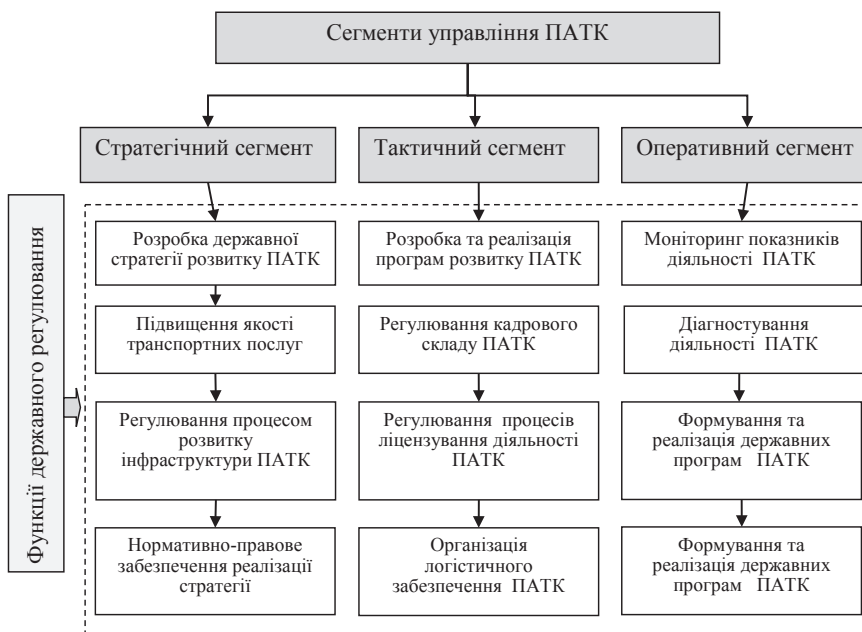


Рис. 1. Функції державного регулювання системою пасажирського автомобільного транспортного комплексу (ПАТК)

Процес використання відповідних організаційних структур управління функціонуванням і розвитком суб'єктів за рівнями влади є найважливішим пріоритетом у забезпеченні ефективного розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Процес формування та реалізації логістичної концепції щодо стратегічного сегмента транспортної політики, ефективного управління пасажирськими і пов'язаними з ними потоками інформації, а також фінансовими ресурсами є об'єктивною необхідністю сучасної економічної системи. При цьому вирішення завдань моніторингу, контролю та адміністрування питань макроекономічного та мезоекономічного характеру можливо за умови

створення нових форм взаємовідносин органів державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом.

Досягнення стратегічних цілей залежить від того, наскільки ефективними та адаптивними виявляться організаційні форми управління.

Результати дослідження свідчать, що державне регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом має бути направлено на прискорення процесів переходу пасажирського транспорту на новий технологічний та організаційно-управлінський рівень, а також на удосконалення діяльності різних суб'єктів мікроекономічного середовища для забезпечення задоволення інтересів відповідних груп користувачів якісними пасажирськими транспортними послугами.

Державні органи регулюють та впливають на питання розвитку логістичної інфраструктури в транспортних вузлах, сприяють впровадження прогресивних та екологічних транспортно-логістичних технологій, вдосконалюють організаційно-економічну і виробничо-технологічну структури суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, забезпечують координацію та взаємодію магістральних видів транспорту в умовах наближення до європейських стандартів та ековимог.

Враховуючи міжнародний досвід щодо питань державного регулювання, необхідним аспектом управління є розробка комплексу заходів щодо модернізації та розвитку інфраструктури пасажирського автомобільного транспорту, просування пасажирських потоків, а також посилення взаємодії та координації діяльності органів виконавчої влади в сфері функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Розробка та реалізація заходів державного регулювання суттєво впливає на вирішення окремих проблем, пов'язаних з функціонуванням системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Забезпечення ефективності системи управління забезпечується обов'язковим дотриманням відповідних заходів державного регулювання, які містять окремі аспекти, а саме:

- нормативно-правовий аспект: процес удосконалення відповідних норм, які регулюють питання функціонування пасажирського автомобільного транспорту, зменшення бюрократичних процедур щодо діяльності суб'єктів мікроекономічного середовища, розробка системи стандартів транспортного сервісу, підвищення безпеки транспортних процесів, враховуючи міжнародні та європейські вимоги;

- фінансово-економічний аспект: удосконалення тарифної політики, а також податкового адміністрування допоможе підвищити показники ефективності діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, визначити єдиний підхід до оподаткування прибутків в галузі автоперевезень та покращити їх результативність. Крім того, достатнє фінансування напрямків щодо побудови сучасної транспортної інфраструктури наблизить до реалізації програм стратегічного розвитку пасажирського транспорту;

- організаційний аспект: створення єдиної системи моніторингу та контролю за наданням послуг пасажирським

транспортном та обслуговуючими підприємствами, унеможливлення «нелегальних» перевезень, урахування транспортних шляхів та коридорів, підвищення кваліфікації водіїв та менеджерів;

- соціальний аспект: сприяння підвищенню доступності послуг пасажирського автомобільного транспорту, зменшення ризиків життя та здоров'ю людей під час перевезень, збільшення можливостей для вільного пересування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

Формування та організація системи державного регулювання транспортним сегментом передбачає створення та функціонування відповідних управлінських елементів, розподіл між ними функцій і повноважень і певного порядку їх взаємодії на окремих рівнях.

Система державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу запропоновано на рис. 2.

Центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту є Міністерство інфраструктури України, до основних завдань якого відносяться [1]: формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку; формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; участь у межах своїх повноважень у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики та політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку.

Важливим напрямком регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є стратегічний розвиток даної системи, який здійснюється

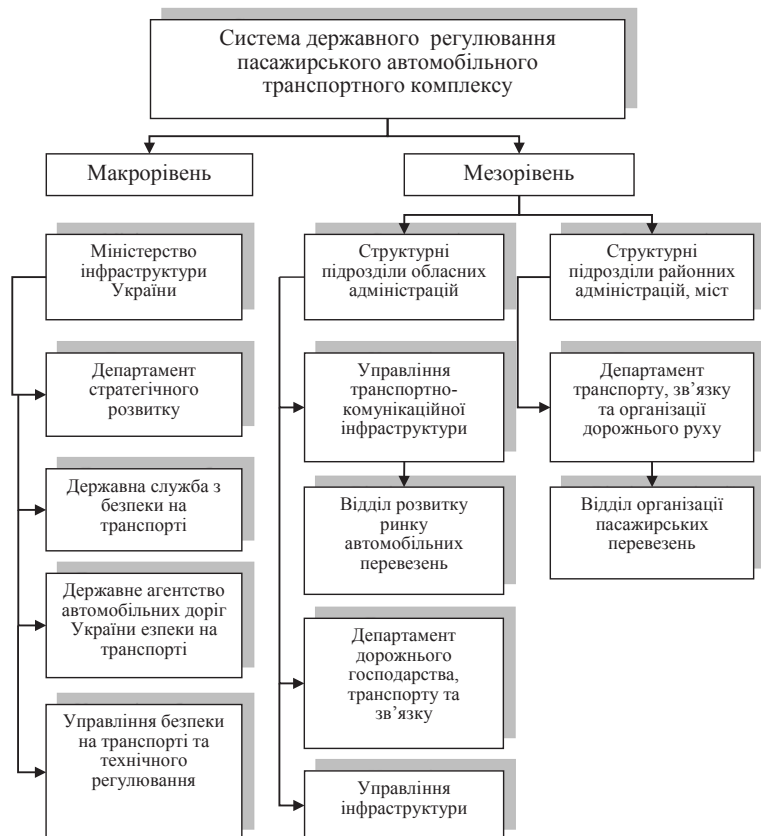


Рис. 2. Система державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

снюється відповідною державною структурою при Міністерстві інфраструктури України – Департаментом стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, основними завданнями якого є [1]:

- формування державної політики в галузі автомобільного, міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) та у сфері дорожнього господарства;

- забезпечення у межах своїх повноважень проведення єдиної економічної, тарифної та науково-технічної політики в галузі автомобільного, міського електричного транспорту та у сфері дорожнього господарства;

- виконання відповідно до законодавства функцій регулювання, координації і контролю діяльності галузі автомобільного, міського електричного транспорту та сфери дорожнього господарства.

В свою чергу, на Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій покладено здійснення моніторингу за виконанням Транспортної стратегії України на період до 2020 року.

Здійснення функції державного контролю на автомобільному транспорті покладено на Державну службу України з безпеки на транспорті, яка повинна підвищити ефективність державного контролю на пасажирському автомобільному транспорті.

Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури на обласному рівні взаємодіє з Міністерством інфраструктури України, Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою України, з іншими органами виконавчої влади та місцевого самоврядування. Управління відповідно до покладених на нього завдань [2]:

1. Здійснює аналіз стану і тенденцій розвитку сфер транспорту, бере участь у визначенні пріоритетів розвитку відповідної галузі, а також формуванні напрямів інвестиційної політики та підготовці пропозицій із зазначених питань, спрямованих на забезпечення сталого розвитку області та організацію надання послуг, підвищення їх якості та конкурентоспроможності.

2. Сприяє створенню умов для формування ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг.

3. Забезпечує: державну підтримку підприємствам транспортної інфраструктури при виконанні ними завдань щодо задоволення потреб населення, суспільного виробництва у відповідних послугах; формування у приміському та міжміському сполученні мережі автобусних маршрутів загального користування, що не виходять за межі області.

4. Вживає заходів щодо забезпечення дотримання Конституції і законів України, інших актів законодавства підприємствами і організаціями транспортної інфраструктури та зв'язку незалежно від форм власності і підпорядкування.

5. Здійснює розробку регіональних комплексних і цільових програм розвитку всіх видів транспорту, об'єктів і систем зв'язку та забезпечує їх реалізацію.

6. Забезпечує організацію роботи щодо міжрегіональних економічних зв'язків і взаємодії між підприємствами галузі транспорту та споживачами їх послуг.

Взагалі Міністерство інфраструктури України вирішує ряд питань, які напряму пов'язані із переведенням транспортної галузі та інфраструктури держави на європейський рівень, а саме:

ліцензування автоперевізників, розробка схеми компенсації підприємствам за пільгові перевезення пасажирів, пропозиції впровадження в транспортних засобах касових апаратів, впровадження транспортних засобів, які забезпечують комфортність та безпеку пасажирських перевезень з обов'язковим аспектом екологічності, оновлення рухомого складу транспортних засобів за рахунок залучення кредитних коштів, врегулювання та моніторинг ринку таксі.

Враховуючи завдання та стратегічні плани, основними напрямками державного регулювання та підтримки пасажирського автомобільного транспортного комплексу є:

- соціалізація пасажирських послуг, а саме, підвищення доступності транспортних послуг для незабезпечених верств населення, а також для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

- поетапна реалізація інноваційно-інвестиційних проектів, у тому числі для ліквідації «вузьких місць» та оновлення транспортної та логістичної інфраструктури;

- розвиток та підтримка досконалої конкуренції на ринку пасажирських транспортних послуг, враховуючи фактори внутрішнього та зовнішнього середовища;

- підтримка та створення умов запровадження інноваційних продуктів на автомобільному транспорті, а саме: впровадження еко транспорту;

- розробка та реалізація експортної концепції пасажирських транспортних послуг завдяки створенню сприятливих умов для вітчизняних транспортних перевізників на ринку міжнародних автомобільних транспортних послуг, з урахуванням міжнародних та європейських вимог.

Формування фінансово-кредитних важелів, а також впровадження нових адміністративних методів управління суттєво впливає на удосконалення механізму державного регулювання розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу і розроблення детальних завдань щодо реалізації стратегічних планів розвитку транспортної галузі.

Суттєвим важелем державного регулювання є створення конкурентно-сприятливого середовища в дорожній галузі, у тому числі і у пасажирському транспортному комплексі, для реалізації проектів державно-приватного партнерства в умовах євроінтеграції з урахуванням екологічних факторів.

Процес формування та функціонування механізму державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом базується на прийомі моделювання, метою якого є пошук найбільш ефективних методів управління, які забезпечать досягнення стратегічної мети щодо пасажирських перевезень, враховуючи пріоритетність критеріїв економічності, доступності та екологічності. На основі розробленої моделі механізму регулювання транспортним комплексом можливо здійснити детальний аналіз управлінських рішень з вибором найбільш ефективних варіантів.

Категорії «механізм управління», «організаційно-економічний механізм» найчастіше використовуються як вітчизняними, так і зарубіжними авторами в процесі дослідження взаємодії відповідних суб'єктів з визначенням етапів досягнення стратегічної мети, враховуючи фактори впливу, методи, принципи та інші елементи управління.

Економічна енциклопедія надає відповідне тлумачення механізму – це система, пристрій, спосіб, що визначає порядок певного виду діяльності підприємства [3].

Базуючись на існуючих тлумаченнях авторів щодо досліджуваної категорії, «механізм управління результатами діяльності суб'єкта мікроекономічного середовища» представляє собою багаторівневу систему взаємопов'язаних складових: організаційної системи, системи забезпечення та системи реалізації, які наповнюються відповідними елементами (принципами, методами, інструментами), забезпечують досягнення поставленої мети управління результатами діяльності на окремому суб'єкті з урахуванням факторів впливу [3].

Враховуючи результати дослідження, можливо виділити кілька рівнів функціонування механізмів управління, а саме: макро-, мезо- та мікроекономічні рівні, які забезпечують дієвість механізму регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом в умовах євроінтеграції та глобалізації національної економіки.

При цьому доцільно відокремити: макроекономічний механізм регулювання, який забезпечує ефективне функціонування національної економіки, у тому числі і всієї транспортної галузі; механізм формування та реалізації державної політики щодо регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом; механізм управління діяльністю суб'єктів мікроекономічного середовища, які забезпечують надання пасажирських транспортних послуг.

«Механізм управління» трактується Н. Р. Нижником, як категорія управління, що включає цілі управління, елементи об'єкта та її зв'язки, на які здійснюється вплив, дії в інтересах досягнення цілей, методи впливу, матеріальні та фінансові ресурси управління соціальним та організаційним потенціалами [3].

Необхідно підкреслити, що процес пошуку ефективних управлінських рішень, які базуються на формуванні моделі механізму державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом, включає наступні аспекти:

- формування соціальних цілей щодо функціонування системи пасажирського автомобільного транспорту;
- розробка та реалізація фінансово-економічної політики щодо регулювання пасажирського транспорту на макроекономічному рівні, враховуючи потенціальні можливості та потреби мікроекономічного середовища;
- функціонування прямих та зворотних зв'язків між окремими ланками транспортної галузі з метою досягнення стратегічних цілей;
- аналіз та моніторинг стану системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Необхідно підкреслити, що система регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу містить окремі підсистеми, які деталізують її функціонування, що представлено на рис. 3.

Ефективність системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу залежить від наповненості відповідних сегментів.

Фінансово-економічний сегмент системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на загальних економічних принципах та організаційному і управлінському інструментарію, який забезпечує функціонування всієї системи з урахуванням факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища. Досягнення загальних цілей регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу можливо завдяки ефективно сформованій структурі управління, враховуючи специфіку галузі, фінансові можливості суб'єктів господарювання та вимоги ринку послуг.



Рис. 3. Сегментна структура системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

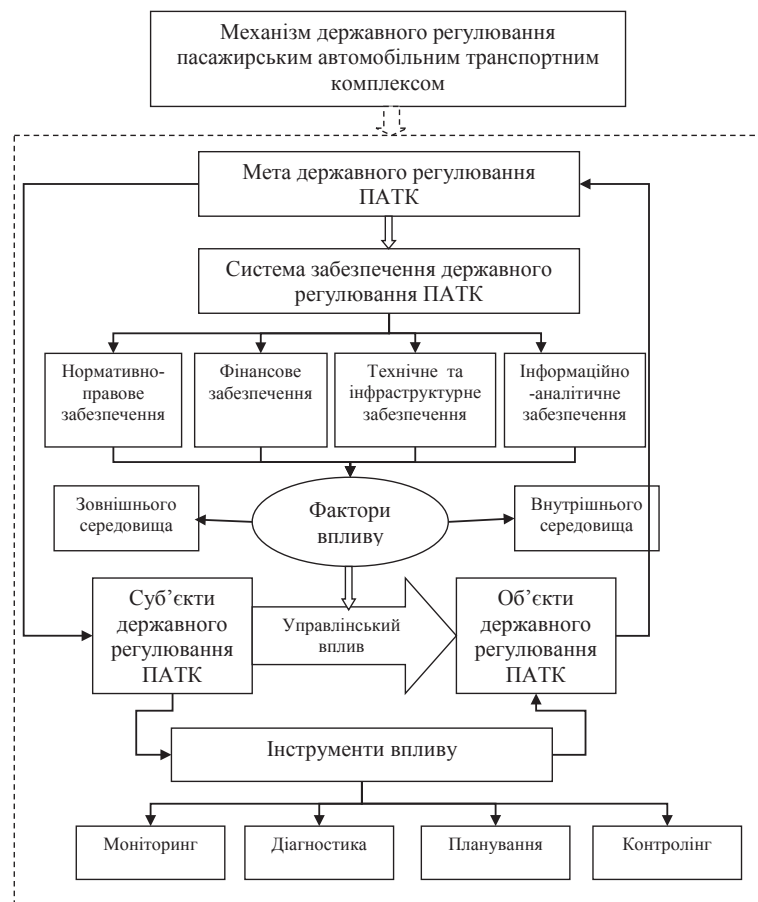


Рис. 4. Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Сутність нормативно-правового сегменту залежить від сукупності правових регуляторів, а саме: законних та підзаконних актів, які забезпечують процес державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи сучасні тенденції національної економіки. Важливим аспектом правового регулювання є питання сертифікації та ліцензування, організації та страхування діяльності відповідних суб'єктів господарювання. Крім того, забезпечення високої якості надання послуг пасажирським транспортним комплексом та забезпечення належної системи контролю залежить від розроблених та прийнятих стандартів.

Соціальний сегмент забезпечує задоволення потреб у пасажирських перевезеннях транспортними засобами, які повинні відповідати європейським вимогам, починаючи з технічних характеристик і тарифної політики щодо надання належних послуг за доступними тарифами всім категоріям населення, у тому числі малозабезпеченим громадянам та громадянам з обмеженими фізичними можливостями.

Розробка та реалізація відповідних державних соціальних програм та проєктів щодо надання фінансової та інформаційної підтримки суб'єктів мікросередовища, які надають відповідні послуги щодо пасажирських перевезень, у тому числі окремих соціальних груп населення, підтримка соціально-значущих видів напрямків пасажирських перевезень.

Наступний екологічний сегмент системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на поступовому переході на екологічний транспорт, згідно до європейських та міжнародних вимог. Крім того, застосування екологічних норм і нормативів, а також правил експлуатації приватного та громадського пасажирського транспорту дає можливість підтримувати необхідний рівень з обов'язковим контролем відповідними державними органами.

Сегмент технічної безпеки забезпечує регулювання відповідних норм та правил щодо технічного стану транспортних засобів, які виконують пасажирські перевезення, періодичності проведення технічного обслуговування, своєчасності поточного та капітального ремонту. Слід підкреслити, що підвищення кваліфікаційного рівня персоналу транспортних підприємств потенційно знижує показники ризику при наданні відповідних послуг, тим самим покращується стан державної безпеки автомобільного пасажирського транспортного комплексу.

Інфраструктурний сегмент системи державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом забезпечує відповідні умови для функціонування та розвитку пасажирського транспорту: як громадського, так і приватного. Створення ефективної інфраструктури допоможе не тільки підтримувати автопарк в належному для експлуатації стані, але й розвивати і покращувати рівень надання супутніх послуг, що дасть можливість збільшити доходи суб'єктів мікроекономічного середовища.

Наступний сегмент – логістичний, який тісно пов'язаний з інфраструктурним аспектом, перед-

бачає оптимізацію транспортної мережі та пасажирських транспортних потоків, враховуючи цільові критерії та напрямки. Особливої уваги заслуговує регулювання пасажирським громадським транспортом в умовах зміни попиту населення на послуги перевезень у відповідних регіонах держави.

Інформаційний сегмент даної системи державного регулювання створює інформаційну базу для прийняття відповідних управлінських рішень щодо функціонування та розвитку системи пасажирського транспортного комплексу. Систематизація даних здійснюється за рахунок системи моніторингу, інформаційних методів та механізмів збору та групування інформації з використанням спеціальних автоматизованих систем та сучасних технологій.

Процес застосування та реалізації новітніх технологій не можливо проводити без програм державного інвестування транспортної галузі, у тому числі, пасажирських перевезень. Тому інвестиційно-інноваційний аспект системи державного регулювання забезпечує впровадження нової техніки та технологій, підвищує тим самим рівень якості послуг, економічність, ефективність та результативність діяльності суб'єктів мікроекономічного середовища, враховуючи соціальний та екологічний аспекти.

Реалізація процесу державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу здійснюється за допомогою механізму, який включає відповідні принципи, методи, способи, враховуючи фактори внутрішнього та зовнішнього середовища та систему забезпечення державного регулювання, що представлено на рис. 4.

Необхідно зазначити, що управлінський вплив на об'єкт регулювання здійснюється відповідними державними органами за допомогою інструментів: моніторингу, діагностики, контролінгу та планування, які в свою чергу містять окремі економічні методи, прийоми та способи, які впливають на існуючі економічні відносини та процеси під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища в умовах євроінтеграції національної економіки.

Висновки. Таким чином, реалізація процесу державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу здійснюється за допомогою механізму, який включає відповідні принципи, методи, способи, враховуючи фактори внутрішнього та зовнішнього середовища та систему забезпечення державного регулювання. Дієвість механізму регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу залежить, перш за все, від взаємодії суб'єктів державного регулювання ПАТК, а саме, органів державного управління, та відповідних об'єктів, які представлені у вигляді суб'єктів мікроекономічного середовища. Швидкість та ефективність досягнення поставленої мети державного регулювання втілюється за рахунок системи забезпечення, до складу якої включаються: нормативно-правове забезпечення, фінансове та технічне забезпечення, а також інформаційно-аналітичне та інфраструктурне забезпечення.

Список використаних джерел:

1. Сайт Міністерства інфраструктури України. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
2. Положення про управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації. Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://morhoz.odessa.gov.ua/wp-content/uploads/2017/03/polozhennya-nov.pdf>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
3. Побережець О.В. Теоретико-методологічні та практичні засади дослідження системи управління результатами діяльності промислового підприємства : [моногр.] / О.В. Побережець. – Херсон : Видавництво : Гринь Д.С., 2016. – 500 с.
4. Побережець О.В. Ідентифікація та класифікація нематеріальних активів та проблеми їх визначення: [Електронний ресурс] / О.В. Побережець, К.В. Іванова // Економіка: реалії часу. – 2012. – № 2 (3). – С. 98-104. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2012/No2/98-104.pdf> (дата 10.09.16).
5. Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти : [моногр.] ; Вип. 1 / за ред. д.е.н., доц. Є.І. Масленнікова. – Херсон: Гринь Д.С., 2016. – Вип. 1. – 854 с.

Ильченко Д. А.

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова

**МЕХАНІЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛІРОВАНИЯ
ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Резюме

В статье исследованы функции государственного регулирования системой пассажирского автомобильного транспортного комплекса. Сформирована система государственного регулирования пассажирским автомобильным транспортным комплексом страны. Разработан механизм государственного регулирования пассажирского автомобильного транспортного комплекса в национальной макроэкономической среде.

Ключевые слова: государственное регулирование, пассажирский автомобильный транспортный комплекс, национальная экономика, внутренняя и внешняя среда.

Pchenko D. A.

Odessa National University by I. I. Mechnikov

**MECHANISM OF STATE REGULATION
OF THE PASSENGER AUTOMOBILE TRANSPORT COMPLEX**

Summary

The article studies the functions of state regulation of the passenger car transport system. The system of state regulation of the passenger automobile transport complex of the country has been formed. The mechanism of state regulation of the passenger automobile transport complex in the national macroeconomic environment is developed.

Key words: state regulation, passenger motor transport complex, national economy, internal and external environment.